

金 光日「中国自動車産業と FDI についての研究」

I 論文要旨

金 光日

研究の背景と目的

自動車産業は他の産業と違って、それは幅広い多くの産業から合成された複合的な産業である。また、それは一国の総合的な経済力をはかる目安ともなっており、特に自動車産業の育成は新興国の悲願ともなっている。例えば、中華人民共和国誕生後の第一汽車製造廠（以下第一汽車とする）の設立は、ソ連の 156 項目にわたる対中技術協力、資金援助の中で最大のプロジェクトであった。当時中国中央政府の基本方針は、民族産業のシンボルとしての自動車産業を持つことであった。

その後、ソ連との関係悪化に伴い、ソ連の持続的な援助は閉ざされた。さらに毛沢東の独裁的な権力維持のための度重なる政治運動が長引き、中国経済は長期にわたる閉鎖的な「自力更生」を経験することになる。自動車産業も例外ではなかった。中国経済を停滞させた運動、特に 10 年間も続いた中国最後の長期間の政治運動である「文化大革命」が終わってから 10 年後、経済復興は一定程度進み、軌道に乗りつつあった。したがって、1986 年度から始まった第 7 次 5 カ

年計画で初めて、自動車産業を重要な「支柱（基幹）」産業とし、強化する方針が明確に打ち出され、FDI（Foreign Direct Investment：海外直接投資）導入と、外国技術移転による生産技術の底上げを図ろうとする動きが本格化した。

それに先立って、1984 年自動車生産における「自力更生」の完全国産化路線が初めて問題視され、その年から始まった FDI の導入により、中国自動車産業はようやく近代化時代を迎えた。その後、2001 年 12 月 11 日 WTO の加盟を果たし、その翌年に初の GDP（国内総生産）成長率（対前年度伸び率）9% 台の 9.1%、その後は連続 5 年間 2 ケタ成長率を成し遂げている中国経済の急成長に伴い、中国は今やさらなるモータリゼーションの渦の中にいる。したがって自動車需要の年々の増加につれ、中国自動車の生産台数も伸び続け、2007 年度には 888.24 万台に達し、世界第 3 位、販売台数は 879.15 万台と世界第 2 位にまで上り詰めた。1000 万台の生産台数も予想より 2 年前倒しして 2008 年度中に実現できるとされていた。特に 2003 年度、乗用車生産が初めてトラック生産を上回って以降、中国自動車産業における乗用車の割合は年々高くなり、2007 年度には、単純乗用車で生産 479.77 万台、販売 472.66 万台と勢いよく伸び続けている。中国汽車工業協会が発表した OICA（国際自動車工業

連合会 Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles) の統計資料によると、2007 年度乗用車生産台数上位 10 ヶ国は日本、中国、ドイツ、アメリカ、韓国、フランス、ブラジル、スペイン、インド、イギリスの順位になっている。この 10 ヶ国の生産台数合計は、4,006.32 万台で、世界乗用車生産量の 75.53% を占めている。1980 年代半ばまでわずか数千台しかなかった中国の乗用車生産の 20 年余りにおける発展がどれほど著しいものであるかがここで見てとれる。世界同時不況下で、2008 年度において 1000 万台目標こそ達成できていないものの、生産台数 934.51 万台、販売台数 938.05 万台とそれぞれ 5.21% と 6.71% の成長率を維持した。さらに、2009 年上半期には 600 万台を超える販売台数を記録し、初めてアメリカを抜いて販売台数世界一の座に上りつめた。このように先進国市場の成熟化と中国市場の急拡大は世界の自動車メーカーにとっても、研究者にとっても大きな関心事となっている。中国自動車産業についての研究はさまざまな角度から行われ、今まで多数の研究成果が発表されている。

数字からみると中国は着実に自動車製造大国になっている。しかし、これで中国が真の自動車大国になったわけではない。世界のどの国のどの企業も中国企業そのものを競争相手と思っていない。すなわち、中国企業の競争力が他の諸外国企業の脅威とみなされていない。

とりわけ、WTO 加盟に伴い、中国は FDI に対する諸制限がかけられなくなり、中国の「市場を提供して技術を獲得する」といった当初の発想とは違い、中国市場には FDI により生産された外資ブランド製品に席卷されている。

このような状況の中で、2004 年、中国中央政府は新たに「新自動車産業政策」を公布し、自主開発を産業発展の最重要課題であると明文化した。このことにより、中国のすべての自動車メーカーは自主開発に取り組むようになっており、さまざまな発展モデルを提示している。

しかし、中国自動車産業を代表する「3 大」メーカーをはじめ、多くの自動車メーカーは長い間、「国産化率」向上に専念し、本格的な自主開発を実現した

とは言えない状態にある。したがって、中央政府主導で FDI 導入を積極的に行った大手自動車メーカーの自主開発能力は思うように構築されておらず、いまだに自主開発製品を市場に投入できない状況にある。完成車市場に所謂自主ブランド製品を出している場合も、合併相手の開発による製品か合併相手のコア部品を寄せ集めたものの市場投入に過ぎないのが現状である。

こうした中国自動車産業の現状については、これまで多様な研究成果が発表されている。本論文では先行研究を基盤に中国自動車産業の発展プロセスと現状を分析し、中国の急速な経済発展、特に自動車産業の底上げの起爆剤となった FDI は中国自動車産業にどのような影響を及ぼしているか、また、その影響を受けて中国自動車産業はどのように発展してきたかを検証し、中国自動車産業の自主開発能力の構築と FDI の関連性を分析するとともに、今までの先行研究の限界がどこにあるかを導き出す。

確かに中国自動車産業は今飛躍的な発展を成し遂げている。しかし、今日の量的な発展で中国の自動車産業が本当の自動車大国になっていけるのか、疑問である。研究開発の能力を持たない自動車メーカーは、付加価値を生めない単純な生産ユニットとしか評価できない。廉価な労働力を用いた低コストの生産にはいずれ限界が訪れる。したがって、ここでは、「3 大」メーカーの発展過程と現状を分析することで、中国自動車産業の今抱えている問題点を指摘し、他方で、奇瑞汽車の発展プロセスを通して新しい発展を成し遂げる方法を検証する。とりわけ、中国自動車産業の FDI へ依存せず発展する方法はないかについて論証することを目的とする。

研究方法と論文の構成

本論文では、中国の自動車産業の歴史的変遷、中国ローカルメーカーの事例についての比較研究を通して、自動車産業政策の推移や現状に関する考察に基づき、中国自動車産業における FDI の影響について検証する。分析対象として取り上げている一方の中国自動車「3 大」メーカーの第一汽車、東風汽車、上海汽車は中国自動車産業において、特に乗用車生産におい

て中国中央政府の制定した政策のもとで、FDI の影響を最も受けている代表的な存在であるからである。他方の分析対象には奇瑞汽車を取り上げている。奇瑞汽車は中国特有の事情による様々な制約要因によって、FDI とは無縁であった。奇瑞汽車は後発で、FDI の影響を直接受けていないが、近年最も成長のスピードが早く、5 年連続輸出台数トップを占めている地域的な

ローカルメーカーの代表的存在となっている（図 1）。

「3 大」メーカーと奇瑞汽車の発展プロセスを検討することによって、中国自動車産業における FDI の影響と問題点を明白にし、中国自動車産業発展の特殊性を確認しうると考えている。

こうした比較研究を専修大学における「文部科学省私立大学学術研究高度化推進事業オープン・リサー

図 1 中国自動車産業の立地変化と三大メーカー及び奇瑞汽車の歴史の変遷

| | 1950 年代 | 1960 年代 | 1970 年代 | 1980 年代 | 1990 年代 | 2000 年代 |
|------|---|---------|---------|--------------------------------|--|---------|
| 第一汽車 | 「第一汽車製造廠」誕生 紅旗生産 | | トップ維持 | 「紅旗」生産停止・再開 VW と合併（2 車種） | 車種拡大 天津汽車統合・ トヨタと合併 海南馬達汽車統合・ （一汽海馬と社名変更） | 2 位陥落 |
| 東風汽車 | | | 誕生（十堰） | 黄金時代（トップ） CITROEN と合併（1 車種） | 車種拡大 PSA と提携 日産と合併 起亜と合併 本田と合併 | |
| 上海汽車 | 「上海市内燃機部品製造公司」設立、 「上海市動力機械製造公司」と社名変更 「鳳凰」乗用車試作 「上海市農業機械製造公司」と社名変更 「上海」乗用車試作、生産開始 「上海市拖拉機（トラクター）汽車工業公司」と社名変更 「上海市拖拉機汽車聯營工業」と社名変更 「上海汽車工業總公司」と社名変更 VW と合併「SANTANA」生産 → 車種拡大 GM と合併 → トップ 柳州通用五菱設立 ロバー技術買収 南京汽車統合 双龍へ資本参入 | | | | | |
| 奇瑞汽車 | | | | | 「安徽省汽車零部件有限公司」設立 「風雲 A11」試作、生産 上海汽車傘下に入る 「佳景」委託開発 QQ、東方之子生産 海外委託開発 汽車工程研究院設立 上海汽車離脱 共同開発 5 年連続輸出台数トップ | |

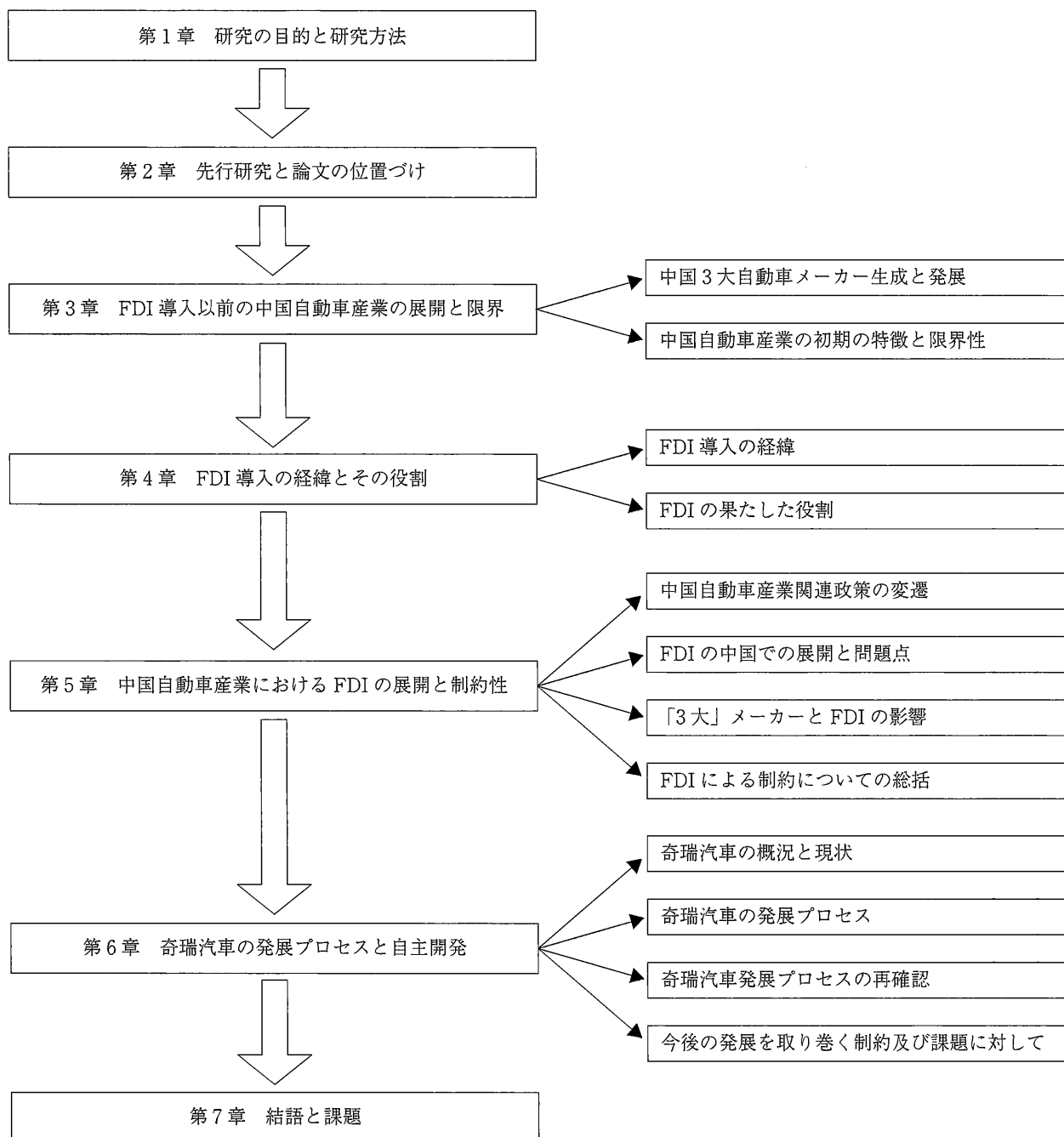
出所：各企業のホームページより整理作成

チ・センター整備事業—アジア諸国の産業発展と中小企業」プロジェクトの一環として筆者が今まで行ってきた第一汽車、東風汽車、奇瑞汽車及び周辺部品産業などでの現地調査の結果を踏まえてさらに、既存の文献・資料を活用して考察を深めていきたい。このような事例分析は、中国自動車産業の歴史的変遷と現状を理解することのみならず、FDIの途上国への影響についての研究一般にも適合しうる方法ではないかと考え

ている。

このような研究方法を基盤に、本論文の構成は次のようになっている。序章に続き第2章では先行研究の検討を通して本論文の位置づけを明確にしている。第3章では中国自動車産業のシンボルである第一汽車の生成・発展と、特殊な政治状況の下で第一汽車の全面的なバックアップと無償譲渡によりいわば国内技術移転により誕生した東風汽車、「大躍進」時代、中型ト

図2 本論文の構成図



トラック以外の車種不足より、北京、南京、済南等の大都市の小規模自動車メーカーと製品別棲み分けで生まれた上海汽車など3社のそれぞれの生成と発展に関連する歴史的経緯と社会主義計画経済下での自動車製造について確認する。とりわけ、トラックにおいては単一品種大量生産を行う一方で、乗用車においては、原始的なクローズインテグラル化（手作業によるクラフト生産方式）による生産であったということと行政主導の生産ユニットであったことを検証する。

FDI の関連で第4章では、改革開放以降の FDI の導入と合併による中国自動車生産、とりわけ乗用車の近代的生産の幕開けと「3大」メーカー中心体制の形成とそれぞれの FDI 導入の経緯について紹介するとともに、FDI の果たした役割について考察する。

第5章では、WTO 加盟による中国自動車産業の関連政策の変遷に伴い、中国が当初の FDI 導入の発想とは異なり、中国自動車産業は今「世界万博」ともいわれるようになり、自動車メーカーは FDI 主導の生産ユニットになっている現状を分析することにする。とりわけ、FDI の中国での展開は中国自動車生産の底上げを果たしたが、反面、今や中国自動車産業の自主開発能力の構築を妨げる存在になりつつあるという現実を明白にすべく、現段階における「3大」自動車メーカーの FDI による制約について具体的に検証する。

第6章では、中国中央政府による政策における制限のもと、FDI と全く無縁で、後発自動車メーカーである上、生産許可ももらえなかった一地方の無名な小企業がわずか10年で、自主生産能力と自社ブランドを確立して海外輸出と CKD 生産を積極的に展開している奇瑞汽車の発展のプロセスを検証している。FDI に依存せずに発展してきた奇瑞汽車の自主開発・自主生産能力の構築及びその展望を検討し、中国における自動車自主生産体制の確立の可能性について考察する。

最後の第7章では、結語及び今後の研究課題を総括するとともに、今後の課題について述べておきたい。

II 審査報告

主査 大西 勝明

副査 小林 守

副査 高橋 義仁

1. 学位請求論文の目的

広範な裾野産業に支えられる自動車産業の育成は、新興国にとって悲願であり、中国もまた、自動車産業育成を重要課題とし、とりわけ、2004 年以降、「新自動車産業政策」を策定し、自主開発を最重要課題とし、多様な発展モデルを模索している。こうした施策とともに、中国自動車産業は、急成長を遂げ、世界最大の乗用車生産を達成しつつある。

本学位請求論文は、中国自動車産業の発展プロセス、メカニズムを分析し、その内包する問題点と可能性を明示しようとするものである。特に、中国自動車産業の自主開発能力の構築と FDI（対外直接投資）導入との関連性についての検討を試み、まず、第一汽車、東風汽車、上海汽車等中国自動車産業を代表するメーカーが、いまだ、乗用車の本格的な自主開発能力の構築に至っていない事態を問題視している。他方で、FDI に依存出来ずに急台頭し、乗用車の自主開発を実現してきた奇瑞汽車を取り上げ、当初は度外視していた奇瑞汽車に注目せざるを得ないという中国の自動車産業政策の新たな展開を確認している。本論文の目的は、こうした中国自動車産業が直面している問題点と可能性を明確にすることである。

2. 研究方法

上記問題意識の下で、先行研究の批判的な検討、統計資料等の収集と活用、「文部科学省私立大学学術研究高度化推進事業：オープン・リサーチ・センター整備事業」である専修大学の「アジア諸国の産業発展と中小企業」プロジェクトの一員として参加した現地での実態調査等を駆使して、個別企業の動向に焦点を当て、歴史的段階的に中国自動車産業の自主開発能力の構築を追究している。

3. 論文の構成

全体は7章構成であり、各章の内容は以下の通りである。

第1章「序章」は、第1節「研究の背景と目的」と第2節「研究方法と論文の構成」から編成されている。自動車産業育成を掲げ、乗用車の生産台数を急速に拡大してきた中国であるが、「国産化率」向上は認められるが、合併相手の開発やそのコア部品に依存し、自主開発能力の構築には至っていない点の検証を課題としている。つまり、FDIに依存してきた中国自動車産業の特殊な発展過程を分析、問題点を指摘し、他方で、自主開発の可能性を奇瑞汽車に求めていくという構想が示されている。

第2章「先行研究と論文の位置づけ」は、第1節「先行研究」、第2節「論文の位置づけ」からなり、先行研究の検討を通して本論文の位置づけを明確にしようとしている。FDIの定義、バーノン、ハイマー、ガーシェンクロン等伝統的な理論の把握を試みるとともに、中国自動車産業と外資依存の関連を問題とした主に中国の研究者の主張を検討している。FDIの中国自動車産業への積極的な役割を再確認しつつも、現在は、転換期にあり、多国籍企業との付き合いを再考すべきとする肖理論やFDIの負の作用を指摘する田理論を取り上げている。さらに、三大自動車メーカー、第一汽車、東風汽車、上海汽車が、自主開発を最重要視せず、奇瑞、吉利等新興地場系自動車メーカーが自社モデル開発に活路を求めていることに注目する李理論に言及している。伝統的な理論により、多国籍企業一般の行動を把握し、肖理論の不徹底さを指摘、田理論については、奇瑞汽車を一層緻密な分析により、乗り越えようとしている。

第3章「FDI導入以前の中国自動車産業の展開と限界」は、第1節「中国自動車三大メーカーの生成と発展」、第2節「中国自動車産業の初期の特徴と限界性」から構成される。中国自動車産業のシンボルである第一汽車の生成と発展、特殊な政治的状況の下で、第一汽車の全面的バックアップと無償譲渡、ないし、国内

技術移転により誕生した東風汽車、「大躍進」時代に中型トラック以外の車種不足を背景に、北京、南京、済南等の大都市の小規模自動車メーカーと製品別棲み分けで生まれた上海汽車、この3社における自動車生産の推移を考察し、中国自動車産業は、少量のクラフト生産による乗用車生産にこぎつけながらも、近代的な乗用車生産には到達しなかったとしている。すなわち、社会主義経済下で行政主導による自動車生産状況ないし変遷を検討し、改革開放を進め、まず、FDI導入に依存せざるを得なかった中国自動車産業の経緯を開示している。

第4章「FDI導入の経緯とその役割」は、第1節「FDI導入の経緯」、第2節「FDIの果たした役割」から編成されており、1980年代、改革開放以降の中国へのFDIの導入と合併による乗用車の近代的生産の幕開けを確認している。FDIの役割を検討し、生産能力の拡大、品質の向上、研究開発能力の向上、人材育成、部品に関する産業集積の進展、そして、トラックから乗用車生産中心の生産体制の確立といった諸傾向を指摘している。

第5章「中国自動車産業におけるFDIの展開と制約性」は、第1節「中国自動車産業関連政策の変遷」、第2節「FDIの中国での展開と問題点」、第3節「『三大』メーカーとFDIの影響」、第4節「FDIによる制約についての総括」から構成されている。2001年、中国がWTOに加盟して以降、一層の国際競争力強化を課題することになるのであるが、他方で、自国産業に対する保護主義的な政策を展開しづらくなっている。FDIに依存し、近代化を推進し、また、M&Aや東風汽車の自社ブランド・プロジェクトの検討等にもかかわらず、支柱産業としての中国自動車産業の確立に関して、否定的な結論を導いている。多くの多様な努力を確認しつつも、中国の主要自動車メーカーは、激化する競争に直面し、短期的で手軽な利益獲得を指向し、結果的に、合併相手企業の生産ユニットとどまっているとしている。乗用車の自主開発能力の構築に至っておらず、安易なFDI依存体制そのものが、その自主開発能力強化を妨げる存在となってきたとし

ている。

第6章「奇瑞汽車の生成と発展プロセス」では、以上のような主要自動車メーカーの動向と対比をなす、奇瑞汽車の発展プロセスを取り上げている。第1節「奇瑞汽車の概況と現状」、第2節「奇瑞汽車の発展プロセス」、第3節「奇瑞汽車の発展プロセスの再確認」、第4節「今後の発展を取り巻く制約及び課題に対して」という編成である。後発自動車メーカーで、中国中央政府からの生産許可を得られず、FDIに依存しなかった無名の奇瑞汽車の急台頭を考察している。短期間のうちに生産を拡大し、研究開発体制を充実し、自社ブランドを確立して輸出とCKD生産を積極的に展開している奇瑞汽車の発展過程に注目し、乗用車自主生産体制の確立の一つの可能性を指摘している。

第7章「結語と課題」は第1節「結語」、第2節「今後の課題」からなる。研究を総括し、今後の課題を明示している。知的財産権を強固なものとし、国際的な市場拡大を指向する多国籍企業に抗しての自主開発能力の構築は、中国の最重要課題である。こうしたことから、多様な方途により、近代化を実現してきた三大メーカーであるが、国際競争の激化に直面し、FDIに依存することにより活路を求めることが困難となっている。そこで、自主開発能力の構築という視点から中国自動車産業を再考し、自主的で研究開発を重視して業績を向上させてきた奇瑞汽車を一つの貴重なモデルとして取り上げるに至っている。ただ、理論の一般化や他国の自動車産業の変遷と比較しての特殊性と普遍性の摘出等に関しては、今後の課題としている。

4. 本学位請求論文の問題点

本学位請求論文を、研究の意義ないし研究の位置づけ、論理の整合性、命題の検証、独創性という観点から、評価を試みることにする。

本学位請求論文を審査し、本学位請求論文が、以下の3点にわたる重大な問題点を有しているという指摘をせざるを得ない。

問題1. 本学位請求論文は、一部に日本語表現の未成熟さを内包しており、一層の推敲の必要がある。

問題2. 概念の不明確、図表の解説の不十分、命題の検証に不徹底さを残している。

問題3. 本学位請求論文に関して、理論と現実の把握、論述相互において矛盾している点が認められる。また、第5章の三大メーカーが直面しているFDI依存の制約性と第6章の奇瑞汽車についての言及、取り上げ方には、論理の飛躍があり、論理の整合性に関する問題を内包していると指摘された。

5. 本学位請求論文の評価

上記3点にわたる問題にもかかわらず、本学位請求論文は、以下の3点において学術的意義を有することを認める。

評価1. 本学位請求論文は、FDIに依存することを問題視した肖理論等先行研究に現代的、具体的検討を加え、激動しつつある中国自動車産業の発展メカニズムを歴史的、段階的に明確化し、独自の所見に到達しており、この点は積極的に評価出来る。

評価2. 多くのFDI理論が内包する産業政策と関連する弱点を中国自動車産業という事例をもってあぶり出し、FDIに頼らずとも国外市場へ自主ブランド製品の輸出を実現しうる可能性を示唆する本論文の方向性は、実践性を備えた独創性に富む研究の方途であり、学術的価値のあるものと判断される。

評価3. FDIの具現者である外国企業、その受け手である中国企業、そして両者を指導する立場にある政府の政策策定者の3者間の関係における相互作用を分析するというきわめて困難な作業に挑戦しており、この作業に対してもポジティブに評価出来る。

なお、留学生ゆえの日本語能力不足に配慮し、厳密な論理構成については、今後に期待することとした。

6. 結 論

本学位請求論文「中国自動車産業とFDIの研究」は、専修大学大学院商学研究科における学位（課程博士）論文に値する水準に到達しているものと認める。

Ⅲ 学位授与要記

- 一 氏 名 ・ 本 籍 金 光日 (中国)
- 二 学 位 の 種 類 博士 (商学)
- 三 学 位 記 番 号 博商甲第十二号
- 四 学位授与の条件 学位規則第四条第一項該当
- 五 学位授与年月日 平成二十二年三月二十二日
- 六 学位論文題目 中国自動車産業と FDI に
いての研究

七 審査委員

- | | | | |
|----|---------|-----|------|
| 主査 | 専修大学商学部 | 教 授 | 大西勝明 |
| 副査 | 専修大学商学部 | 准教授 | 小林 守 |
| 副査 | 専修大学商学部 | 准教授 | 高橋義仁 |